

Intervention de Olivier GENDRON au nom du Bureau de la Convergence Nationale Rail (CNR) lors du rassemblement des cheminots grévistes le Mercredi 10 Juin 2026 devant la Gare du Nord à Paris.

Mesdames, Messieurs,
Cher e s camarades,

Merci aux organisations syndicales de nous permettre d'intervenir devant vous, puisque nous avons des objectifs et des intérêts communs, le service public ferroviaire et la réponse aux besoins des usagers.

Conformément à ses statuts portant la dimension pluraliste de sa composition et à ses orientations, **La Convergence Nationale Rail forte de ses 135 collectifs et comités** est attentive aux mobilisations sociales et citoyennes qui rentrent en résonance avec ce qu'elle développe, en appui de ses collectifs, sur les territoires.

D'ailleurs aujourd'hui plusieurs collectifs et associations, adhérents à la CNR soutiennent l'action des cheminots, comme ils étaient présents Samedi dernier à Clermont-Ferrand manifestant avec les collectifs de la Colère des Sans Trains. Pour rappel, contrairement à d'autres structures qui se présentent défenseurs des intérêts des usagers du rail, la CNR est résolument opposée à l'ouverture à la concurrence comme elle est contre la restriction du droit de grève des cheminots.

Nous faisons tous le constat et vous l'avez dit, que le rail ne bénéficie toujours pas de moyens nécessaires pour répondre aux besoins croissants des usagers, sans oublier le transport de marchandises qui a été abandonné par les gouvernements qui se sont succédés ces dernières décennies, en faisant toujours le même choix délibéré, du tout routier.

Le 13 mai dernier à Limoges, et le 22 mai à Clermont Ferrand, la CNR a eu l'occasion d'interpeller le président du Groupe SNCF, et le Ministre des transports auprès desquels nous avons ainsi pu porter les exigences des citoyens/usagers du rail.

C'est ainsi qu'ont été exigé, entre autres : la mise en place d'un Plan National d'Urgence de financement des infrastructures, l'abandon de l'ouverture à la concurrence, le respect des engagements pris dans les CPER, le non-retour des P.P.P, l'engagement de travaux de régénération permettant la réouverture de plusieurs lignes de desserte fine du territoire (LDFT), la création d'une écotaxe (taxe PL), la réorientation d'une partie de la TICPE(Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques) au profit du rail, le maintien du personnel SNCF en nombre et qualifié dans les gares et les trains, une tarification de Service public accessible...

Ce sont là des doléances et autres revendications portées aujourd'hui lors de cette action de grève nationale.

Une parenthèse sur l'ouverture à la concurrence dont nous pouvons constater d'ores et déjà les méfaits, ne serait-ce que par l'argent public englouti et la fragmentation du réseau qu'elle engage. Sans surprise, les candidats à l'ouverture à la concurrence privilégient les relations jugées les plus rentables financièrement, en ne prenant pas en compte l'enjeu de l'aménagement du territoire et la desserte des lignes dites de desserte fine du territoire.

Nous voyons déjà que ce processus largement entamé se traduit par la disparition des petites gares et guichets et hypothèque l'avenir de plusieurs lignes ferroviaires menacées de fermeture faute de maintenance suffisante.

Enfin sur ce sujet, un rapport du Sénat datant du 19 mai dernier dresse un bilan « incertain » quel euphémisme, sur les finances publiques, de l'ouverture à la concurrence ferroviaire du transport de voyageurs ! Il alerte par ailleurs sur les risques de désorganisation du système et d'une certaine « balkanisation » du réseau.

Donc, ce rapport critique les conséquences du processus, comme les bouleversements non anticipés, les désorganisations et l'apparition de nouvelles charges, les syndicats peuvent y trouver là quelques raisons au mal être des cheminotes et cheminots non ?

Le recours aux prestataires externes, les dépenses d'investissements (entretien des rames, vente de billets par exemple constituent pour les régions des nouveaux coûts sous-estimés !

Je vous ne listerais pas là toutes les critiques faites, mais elles sont la concrétisation des alertes que nous avons faites en lien avec celles des organisations syndicales.

Nous pourrions en rire ensemble si le sujet n'était pas si grave, mais ce rapport qui préconise la nécessité d'un état garant, intégrateur du système, garant et superviseur, porteur d'une vision et d'action à l'échelle nationale, pour permettre à l'Etat de reprendre la main, nous avons la solution tous ici, une entreprise publique ferroviaire unique et intégrée !

La CNR dénonce le contenu « indigent » voire inquiétant de la Loi-cadre sur le développement des transports, débattue et votée le 15 Avril 2026 par une majorité de Sénateurs qui n'ont pas hésité à décider que les usagers des trains devront payer plus cher en indexant les tarifs sur l'inflation !

Cette journée d'action unitaire porte l'opposition des Organisations Syndicales à la privatisation du rail et à l'austérité financière qu'elle induit et qui impacte les conditions de travail des cheminots et la qualité de service pour les usagers.

Même si un certain nombre de sujets relèvent de la responsabilité des syndicats de la SNCF, en notre qualité de citoyen/usager, on ne peut banaliser la répression syndicale qui s'abat sur celles et ceux qui ont l'outrecuidance de combattre l'ordre établi.

C'est là, certes une question de démocratie sociale mais elle est constitutive des moyens d'expression dont disposent les syndicats de salariés pour s'opposer à la casse des Services publics et faire prévaloir des solutions et choix alternatifs.

Dans ce contexte, nous voyons dans les mobilisations des cheminots des intérêts communs **et** des convergences indéniables pour lesquels nous avons appelé nos adhérents (*Collectifs, comités, associations, autres structures ...*) à soutenir cette action nationale de grève !

Paris le 10 Juin 2026